Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2279

Vragen van het lid **Visser** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *Ballast Nedam dat zich terugtrekt uit infrastructurele projecten* (ingezonden 1 mei 2015).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 20 mei 2015).

Vraag 1
Bent u bekend met de artikelen «Ballast Nedam gered uit zelfgegraven bouwput» en «Ballast trekt zich terug»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Wat betekent het feit dat Ballast Nedam zich grotendeels terug zal trekken uit de projecten ten aanzien van de verbreding van de A15 en de ondertunneling van de A2 bij Maastricht? Wat wordt verstaan onder «grotendeels»?

Vraag 3
Kunt u toelichten of deze projecten nu in gevaar komen? Worden de geplande opleverdata nog gehaald? Zo nee, wat is de nieuwe planning? Als hier nog geen duidelijkheid over is, wanneer komt die duidelijkheid er dan?

Antwoord 2 en 3
Ballast Nedam heeft aangegeven dat de beide voorgenomen transacties in de komende periode worden uitgewerkt in definitieve overeenkomsten. Deze overeenkomsten worden voorgelegd aan de stakeholders, waaronder de opdrachtgevers Rijkswaterstaat en de gemeente Maastricht, die toestemming moeten verlenen aan de transacties.
Voor de afronding van de projecten heeft het besluit van Ballast Nedam, om zich deels terug te trekken uit de projecten A15 Maasvlakte-Vaanplein en A2 Maastricht, geen gevolgen. De in het MIRT Projectenboek 2015 opgenomen mijlpalen openstelling voor deze projecten A15 (uiterlijk eind 2015) en A2 Maastricht (uiterlijk eind 2016) worden hierdoor niet beïnvloed.

[1] Trouw, 30 april 2015 en Telegraaf 30 april 2015

ah-tk-20142015-2279
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

Voor het DBFM-project A15 Maasvlakte-Vaanplein heeft Rijkswaterstaat een contract met de opdrachtnemer, het consortium A-lanes A15 BV. Ballast Nedam blijft zowel als aandeelhouder van het consortium en als bouwer betrokken bij het project. Het aandeel in het economisch belang van de bouw en het onderhoud van het project wordt, zo heeft Ballast Nedam aangegeven, teruggebracht van 40% naar 10% waarbij Strukton en Strabag elk een 45% belang krijgen.
Bij de A2 Maastricht neemt Strukton het aandeel van Ballast Nedam in de bouw van de tunnel over. Omgekeerd zal Ballast Nedam de gebiedsontwikkeling volledig ter hand nemen door het aandeel van Strukton hierin over te nemen.

Vraag 4
Leidt dit besluit van Ballast Nedam tot hogere kosten van deze projecten? Zo ja, hoeveel? Wie zal hiervoor opdraaien?

Antwoord 4
Er is geen aanleiding te veronderstellen dat het besluit van Ballast Nedam leidt tot hogere kosten voor deze projecten.

Vraag 5
Heeft u reeds andere bedrijven op het oog die in het gat kunnen springen dat de terugtrekking van Ballast Nedam bij het project van de ondertunneling van de A2 bij Maastricht slaat? Zo nee, wanneer komt hier duidelijkheid over?

Antwoord 5
Er hoeft geen andere opdrachtnemer voor het project A2 Maastricht te worden gezocht. Ballast Nedam en Strukton zullen het integrale project A2 Maastricht gezamenlijk afmaken. Zie ook het antwoord op vraag 2 en 3.

Vraag 6
Komt de bouw van het project «Gaasperdammerweg» op de A9 ook in gevaar? Zo ja, welke financiële en planmatige gevolgen heeft dit?

Antwoord 6
Het consortium IXAS Zuid-Oost is de opdrachtnemer voor het DBFM-project A9 Gaasperdammerweg. Ballast Nedam houdt een deel van de aandelen in deze vennootschap en is als bouwonderneming betrokken bij het ontwerp, de bouw en het onderhoud van de Gaasperdammerweg. Er is geen aanleiding te veronderstellen dat een eventuele afbouw van het belang van Ballast in dit project gevolgen heeft voor de kosten of de planning van het project, maar het risico daarop ligt bij het consortium.

Vraag 7
Kunt u reageren op de stelling in het voornoemde artikel in Trouw dat Ballast Nedam de geleden schade bij het project op de A15 zal verhalen op Rijkswaterstaat?

Antwoord 7
Met het consortium A-lanes A15 BV, waarin Ballast participeert, is recentelijk overeenstemming bereikt over de verantwoordelijkheidsverdeling voor een aantal scopewijzigingen en vertragingen en de daarmee verband houdende kosten.
A-lanes A15 BV meent daarnaast dat Rijkswaterstaat ook andere kosten nog moet vergoeden. Ik ben het daar niet mee eens. A-lanes A15 BV is hierover een arbitrageprocedure gestart. Mogelijk wordt in het artikel in Trouw aan dit geschil gerefereerd.

Vraag 8
Kunt u reageren op de kritiek dat infrastructurele megaprojecten moeten worden opgeknipt om risico's voor bouwers te beperken? Wat betekent dit voor huidige en toekomstige projecten, mede in het kader van de herijking van de «Design, Build, Finance and Maintain»-contracten en de Aanbestedingswet 2012?

Antwoord 8
De Aanbestedingswet 2012 wordt momenteel geëvalueerd. Uiterlijk in de zomer worden de kabinetsreactie en de uitkomsten hiervan aan de Kamer gestuurd.
De DBFM-leidraad en het DBFM-modelcontract worden daarnaast regelmatig geëvalueerd en geactualiseerd. In het najaar van 2015 zullen hiervan nieuwe versies verschijnen.
Verder is de planning van projecten en de omvang van de projecten onderwerp van regelmatig overleg met individuele marktpartijen en Bouwend Nederland. Zowel voor Rijkswaterstaat als voor overige opdrachtgevers is het belangrijk dat voldoende opdrachtnemers de projecten kunnen uitvoeren. Uit recent gehouden gesprekken is naar voren gekomen dat het volume en omvang van de projecten behapbaar is voor de markt. Bouwend Nederland vraagt Rijkswaterstaat daarbij wel terughoudend te zijn met projecten waarvan het bouwvolume meer dan 500 miljoen euro betreft. Tegelijkertijd is gesignaleerd dat de tenderinspanningen en tenderkosten, die de marktpartijen moeten verrichten, hoog zijn. Samen met Bouwend Nederland wordt onderzocht of deze tenderinspanningen kunnen worden gereduceerd.